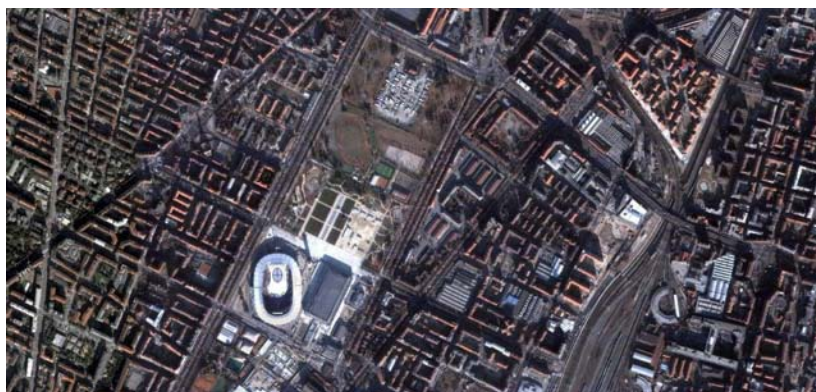


*Big events, such as Olympic Games, Universal Expositions, European Cultural Capital, etc., are based on a system of "infrastructure-buildings", able to host the happenings related with such events, to represent or reinvent the city itself and to improve the area they settle in, in particular in terms of accessibility. It is questionable whether these infrastructure-buildings, usually gathering crowds from far beyond the city limits, are able to interact with the rest of the city, renewing at least the parts around the building itself, or are isolated objects incapable to "make city". This paper is focused on two very new infrastructure-buildings, both created to qualify the area they are built in, and both in the midst of sportive and recreational areas former in need to be renewed and to be better linked with the around. Analysing these two infrastructure-buildings may help us to understand the impact these kinds of buildings have on the area they are built in and on the city as a whole. The effects of the transformations related with Arata Isozaki's Palahockey (built for the Winter Olympic game, Turin 2006) and Manuel Salgado's Stadium Dragão (built for the European Soccer Championship, 2004) are good examples of new centralities and they show how it is possible, working on morphological, functional, and symbolic qualities, to re-invent urban spaces and residential costumes in contemporary cities.*

edifici a scala del territorio: torino e porto, due  
impianti sportivi a confronto  
di bruno pelucca



1. Torino: veduta aerea dell'area degli impianti sportivi

I grandi eventi – Giochi Olimpici, Esposizioni Universali, Capitali della Cultura, ecc. – richiedono la realizzazione di un sistema di 'edifici-infrastrutture' in grado, oltre che di espletare la funzione prima di contenitore della manifestazione in corso, di assumersi il ruolo strutturante a scala urbana o metropolitana, riqualificando l'area in cui si collocano e riorganizzando le accessibilità. Fino a che punto questi 'edifici-contenitori', che spesso hanno una capacità di attrazione di un bacino di utenza che va ben oltre i limiti territoriali della città, interagiscono con il contesto urbano circostante, rinnovandolo, e fino a che punto rimangono oggetti isolati ed incapaci di 'fare città'?

Il raffronto di due interventi strutturati attorno a edifici di nuova realizzazione dotati di caratteristiche comuni<sup>1</sup> per obiettivo (la riqualificazione di un'area strategica), occasione (l'evento sportivo) e localizzazione (un'area di impianti sportivi con necessità di rinnovare infrastrutture e relazioni con l'intorno), e che costituiscono importanti tasselli per il funzionamento dell'evento eccezionale nonché fondamentali elementi urbani in grado di trascendere l'evento stesso, può in parte rispondere a questo interrogativo; e contribuire, oltre ad individuare criteri e strategie progettuali adottate, a valutare la scala dell'impatto urbano che queste operazioni hanno assunto.

Gli 'edifici-contenitore', alla base degli interventi di rinnovo urbano presi in esame sono il Palahockey di Torino per i Giochi Olimpici Invernali appena terminati e lo Stadio *Dragão* di Porto per i Campionati Europei di Calcio del 2004.

Il Palahockey di Arata Isozaki<sup>2</sup> affronta la ridefinizione dello scenario urbano dell'area dello Stadio Comunale, dalla conformazione spaziale realizzata in occasione dei Mondiali del 1934 a quella per le ultime Olimpiadi. L'area d'intervento, limitata al rettangolo contenuto entro via Filadelfia e i corsi 4 Novembre Galileo Ferraris e Monte Lungo, è caratterizzata dalla presenza di obsoleti impianti sportivi e di ampi spazi non edificati. A livello programmatico la struttura architettonica asseconda la scelta prioritaria adottata dalla città: potenziare l'uso turistico del capoluogo piemontese quale volano economico di sviluppo e di ulteriori opportunità di crescita. La struttura per l'hockey è quindi pensata come una "fabbrica degli avvenimenti"<sup>3</sup>, un impianto flessibile da utilizzarsi, dopo il breve evento olimpico, come

struttura dedicata ad ospitare grandi convegni, manifestazioni fieristiche, eventi musicali e concertistici oltre che, ovviamente, attività sportive.

Il progetto di Manuel Salgado<sup>4</sup> per il nuovo Stadio di Porto interviene in un'area densa di problemi urbani. Localizzata nella parte orientale della città, si contraddistingue per la mancanza di funzioni e spazi di riferimento e per l'accidentata morfologia del suolo, ed è condizionata dalla forte presenza di vuoti e costruzioni obsolete e dalla cattiva articolazione con i territori limitrofi. L'area è caratterizzata inoltre da un sistema di infrastrutture viarie (linee ferroviarie, nodi ed autostrade urbane) generanti barriere e discontinuità e da una maglia urbana costituita da tessuti molto diversi tra loro<sup>5</sup>.

L'opportunità creata dalle condizioni eccezionali<sup>6</sup> permesse dall'organizzazione dei Campionati Europei di Calcio del 2004, è servita per sviluppare un progetto urbano di maggiore dimensione e ambizione, situato in una sorta di "lato sbagliato"<sup>7</sup> della città, il cui forte asse di sviluppo è sempre stato, verso il centro storico. Come si può notare anche dalla veduta zenitale l'area del piano particolareggiato costituisce un'area di transizione fra due logiche di città: ad ovest la città canonica, strutturata dalla prossimità e dalla contiguità dei tessuti, da distanze corte e da velocità lente, e ad est la città frammentata, basata su assi viari che promuovono l'uso intensivo dell'automobile per connettere distanze lunghe con velocità rapide.



2. Stadio Comunale, Palahockey e Giardino delle Olimpiadi



3. Torino: Palahockey, Torre Maratona e Stadio Comunale



4. Porto: l'area di Anta

L'elemento cardine del progetto, uno stadio di calcio di grandi dimensioni, costituisce un pezzo atipico del territorio urbano, con un proprio ritmo di funzionamento che alterna assenze di uso con situazioni di picco e di grande affluenza di pubblico. Questa situazione richiede una grande disponibilità di spazi di circolazione per pedoni ed automobili, di parcheggi, di facili collegamenti alla maglia viaria e di un buon servizio di trasporto collettivo. In questo senso è importante rimarcare come la metodologia di intervento utilizzata dal piano, fondata sul disegno dell'infrastruttura e del sistema degli spazi collettivi, sia riuscita ad approfittare dell'insieme di risorse, conflitti e attori presenti e rispondere in maniera completa alle necessità, non solo di un impianto sportivo, ma anche ai problemi locali di una vasta area urbana.

Il ridisegno del nodo viario del Mercato Generale, i tracciati in tunnel o in superficie, le connessioni con i vari parcheggi che permettono soluzioni di *park and ride*, il progetto dalla nuova Stazione della Metro, consentono una grande fluidità di circolazione, un'adeguata definizione delle gerarchie del traffico ed una maggiore disciplina nell'uso dell'automobile. Il rigoroso disegno della rete di infrastrutture e delle interfacce costituiscono esempi di come le difficoltà generate dal forte dislivello del terreno e dalla presenza intrusiva dei tracciati preesistenti possano venir trasformate in opportunità, creando una nuova immagine urbana e riconnettendo parti di città fino ad ora separate.

Il progetto del sistema di spazi di uso collettivo ricorre ad una grande diversità di soluzioni, sia per quanto riguarda le caratteristiche dei nuovi spazi sia per le relazioni che si stabiliscono con l'intorno. Tre sono le principali proposte che caratterizzano la nuova sistemazione degli spazi pubblici: l'*Alameda*, la "piazza" che circonda lo Stadio e il Parco di Antas.

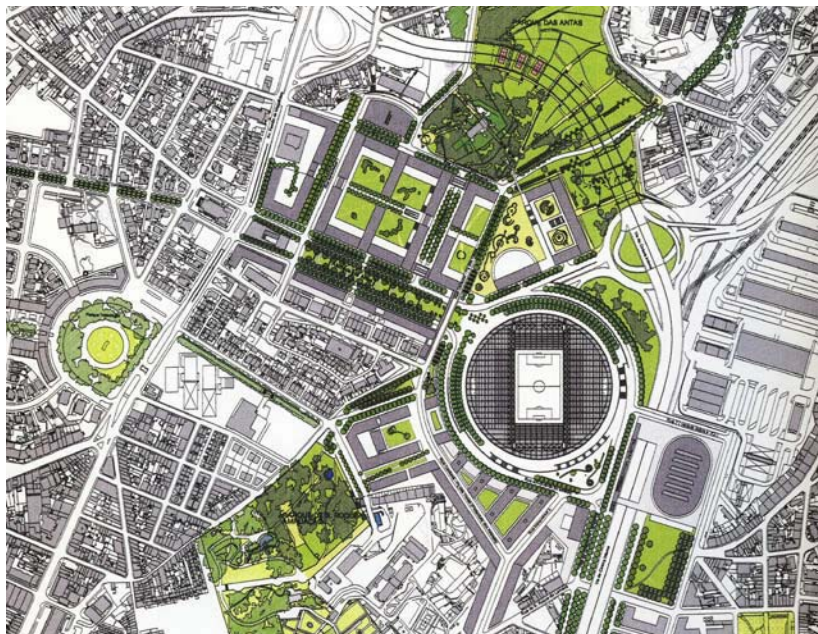
Il generoso tracciato dell'*Alameda*, del viale alberato, concede ampio respiro di fronte allo Stadio collegandolo al quartiere di Antas. Scendendo lungo l'*Alameda* lo Stadio manifesta la sua presenza senza prorompere come un oggetto isolato ed invadente. Nel punto di incontro tra l'*Alameda* e la piazza che circonda lo stadio, si produce una relazione di quasi dissoluzione fra spazio pubblico ed impianto sportivo che permette di costruire una scala a misura d'uomo e dare continuità ai percorsi pedonali che circondano lo stadio. La 'piazza' – topograficamente corrisponde ad un livello artificiale consentito dalla strategia di collocazione dello Stadio, delle vie e infrastrutture circostanti e dalla forma suggerita dalla forte pendenza del terreno – consente l'accesso allo stadio e alle funzioni commerciali e di svago che occupano le parti esterne dell'edificio. Questa sorta di

belvedere permette una molteplicità di usi e di sensazioni: passeggiare, pedalare, pattinare o semplicemente godere del paesaggio che si estende dal fiume Douro fino alla Serra di Valongo.

Il Parco di Antas si situa su di un terreno densamente alberato che è stato 'tagliato' dal tracciato della *Via de Cintura Interna*. Il progetto del Parco propone, estendendosi al di sotto del tracciato della *VCI*, una soluzione di disegno paesistico capace di ridurre l'impatto dei tracciati delle infrastrutture viarie e di riconnettere suoli residuali confinanti con lo stadio e il centro commerciale di progetto.

L'incidenza delle trasformazioni e le ambizioni contenute in questi progetti consentono di dar maggiore chiarezza a quello che oggi si intende per 'nuova centralità'. Una centralità deve possedere le qualità morfologiche, funzionali e simboliche, proprie della 'condizione centrale', qualsiasi sia il suo posto nella città. Deve pertanto essere un punto di massima accessibilità e di coniugazione di più forme e ritmi di mobilità; costituire un agglomerato di funzioni capaci di generare referenze e condensare attività la cui importanza oltrepassa la scala di prossimità e di influenza locale, e capaci di innescare processi e dinamiche future nell'area urbana circostante ed infine assumere un carattere 'monumentale', per lasciare un segno nella memoria delle città.

A Torino, l'occasione offerta dalla struttura olimpica per l'hockey ha consentito alla città di dotarsi di un luogo di eccellenza per favorire le grandi manifestazioni nella prospettiva di una sua conversione turistico-ricettiva. Se, da un lato, la "fabbrica degli avvenimenti" assolve la funzione di motore dello sviluppo economico della città e colloca Torino nella ristretta cerchia di città dotate di strutture capaci di ospitare



5. Porto: il piano particolareggiato di Antas

eventi con quindicimila presenze, dall'altro, l'intervento sull'area della Piazza d'Armi si limita ad agire soltanto al suo interno, incapace di indurre positivi effetti di rinnovo urbano e dinamiche di riqualificazione nelle aree limitrofe.

Il caso di Porto dimostra invece come si possa, attraverso l'inserimento di una struttura destinata ad eventi speciali, intervenire sull'intorno, e costituire il perno delle trasformazioni di un'intera area urbana. Infatti nel piano di Antas, si ritrovano tutte le caratteristiche appena ricordate relative alle nuove centralità. Il Centro Commerciale, i programmi residenziali e non e, chiaramente, lo Stadio Dragão, costituiscono assieme alla questione dell'accessibilità già ricordata, un forte acceleratore della condizione centrale che è anche rafforzata dalla qualità degli spazi d'uso collettivo, che risponde alle sfide progettuali di re-invenzione di nuovi spazi, usi e costumi abitativi delle nuove centralità. Stabilito, ed in gran parte già realizzato, il disegno delle infrastrutture e dei tracciati del sistema di spazi collettivi, si può affermare che il piano costruito attorno allo Stadio funziona come elemento disciplinatore dell'incertezza e della casualità, fissando obiettivi programmatici chiari e lasciando margini sufficienti ad aggiustamenti di programma dipendenti dalla dinamica evolutiva dei mercati e dei suoi attori.



6. Porto, il Douro e lo Stadio Dragão; lo Stadio Dragão e le infrastrutture della mobilità

## note

- 1 Si ripropone la struttura di classificazione dei progetti di rinnovo urbano elaborata da PORTAS NUNO (1998), "Interpretazioni del progetto urbano", in Urbanistica 110, INU, Roma.
- 2 Committente: Agenzia Torino 2006 – Progetto: Arata Isozaki & Pier Paolo Maggiora Progettista capogruppo: Arata Isozaki – Coordinamento progettuale: Arch. Andrea Maffei-Gruppo di progettazione: Arata Isozaki & Associates Co. Ltd., Tokyo, Archa s.p.a., Torino, Arup s.r.l., Milano, Ing. Giuseppe Amaro, Arch. Marco Brizio-Progetto 2001, inizio lavori 2003, ultimazione lavori 2005.
- 3 Così è denominata la struttura nella relazione descrittiva del Palahockey, sito dell'Agenzia Torino 2006 (<http://www.agenziatorino2006.it>).
- 4 Committenti: Somague (stadio); APOR – Agência para a Modernização do Porto S.A. (spazi pubblici); Metro do Porto S.A. (Stazione della Metro) Progettista capogruppo: Manuel Salgado Coordinamento progettuale: RISCO Spazi Pubblici: Manuel Salgado e Tomas Salgado – Estádio do Dragão: Manuel Salgado e Jorge Estriga – Stazione della Metro: Manuel Salgado, Carlos Cruz e Tomas Salgado – Paesaggisti: Leonor Cheis e José Veludo (NPK) – Progetto 1999, inizio lavori 2000, ultimazione lavori 2003.
- 5 Sono presenti urbanizzazioni lineari lungo gli antichi assi di collegamento con Porto, preesistenze rurali, quartieri di edilizia sociale, strutture industriali, ecc.
- 6 Solo così si può capire la coniugazione degli interessi di privati (cinque proprietari detenevano il 95% delle aree interessate), Municipio di Porto ed altre istituzioni di carattere intercomunale (l'impresa Metro do Porto S.A.) o direttamente dipendenti dall'Amministrazione Centrale (Caminhos de Ferro e Autostrade).
- 7 Domingues Á. (in corso di pubblicazione), O Plano das Antas – um "agrafo" entre a cidade canónica e a urbanização extensiva, Porto.